GESCHÄFTSBERICHT 2007 DER VBK – VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE GMBH

24h
Mobilität verbindet

VBK

Impressum

KONZEPTION UND GESTALTUNG:	DAUTHKAUN WERBEAGENTUR
REDAKTION:	BETRIEBSWIRTSCHAFT ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DER VBK – VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE GMBH
FOTOS:	ARCHIV VBK; ARCHIV TSNV; ARTIS ULI DECK; BILDSTELLE STADT KARLSRUHE; ECHT EPPELT, PFORZHEIM; FABRY, ETTLINGEN; REICHERT UND HÖNIG, ETTLINGEN; SAARBOURG, ETTLINGEN
DRUCK UND VERARBEITUNG:	WILHELM STOBER GMBH, DRUCKEREI UND VERLAG, EGGENSTEIN

Inhalt

GESCHÄFTSBERICHT 2007 DER VBK – VERKEHRSBETRIEBE KARLSRUHE GMBH

Einleitung

Organe 4
Bericht des Geschäftsführers 5
Chronik 6
Architekturpreis für die Nordstadtbahn 10

Lagebericht

Kurzübersicht 13
Lagebericht 14
Impulse für die Zukunft 23

Leistungsprofil

Tarif und Verkauf 31
Bau und Planung 32
Betrieb und Verkehr 34
Fahrzeuge und Werkstätten 36
Mitarbeiter 38

Jahresabschluss

Kurzübersicht Bilanz 41
Bilanz 42
GuV 43
Anhang 44
Anlagennachweis 48
Abschlussvermerk 50
Bericht des Aufsichtsrats 51

Organe der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH 2007

Geschäftsführung

Dr. Walter Casazza

Aufsichtsrat

Vorsitzender/Vorsitzende
Siegfried König,
Erster Bürgermeister
der Stadt Karlsruhe
(bis 31.05.2008)

Margret Mergen,
Bürgermeisterin
der Stadt Karlsruhe
(ab 01.06.2008)

Stellv. Vorsitzender
Stadtrat **Hans Pfalzgraf,**
Maschinenschlosser i.R.

Stadtrat **Manfred Bilger,**
Kriminalhauptkommissar

Jean-Claude Durand,
Omnibusfahrer

Stadtrat **Andreas Erlecke,**
selbständiger Kaufmann

Stadtrat **Dr. Eberhard Fischer,**
Geschäftsführer der PR-Agentur
Text u. Design, Karlsruhe

Stadträtin **Angela Geiger,**
Hausfrau

Stadtrat **Wolfram Jäger,**
Richter am Amtsgericht Rastatt

Thomas Hoffmann,
freigestellter Betriebsrat
(ab 22.06.2007)

Harald Klingler,
freigestellter Betriebsrat
(ab 22.06.2007)

Heribert Köhler,
Verkehrsmeister
(bis 21.06.2007)

Stadträtin **Bettina Lisbach,**
Softwareentwicklerin

Stadtrat **Sven Maier,**
Wahlkreisreferent
(ab 01.02.2007)

Klaus Mentgen,
Fahrausweisprüfer
(bis 21.06.2007)

Renate Motzbäuchel,
Verkehrsmeisterin
(ab 22.06.2007)

Stadtrat **Günther Rüssel,**
selbständiger Kaufmann
(bis 31.01.2007)

Heike Sutter,
Straßenbahnfahrerin
(bis 21.06.2007)

Bertram Wagner,
Omnibusfahrer

Stadtrat **Tim Wirth,**
Intensivfachkrankenpfleger

Bericht des Geschäftsführers

War bisher die Entwicklung der Verkehrsbetriebe Karlsruhe vielfach von der Eröffnung neuer Strecken geprägt, so war 2007 ein Baustellenjahr. Die mit Abstand größte Baustelle ist der neue Betriebshof Ost mit zentraler Leitstelle in der Gerwigstraße, ein Projekt, von dem sich die VBK langfristig erhebliche Einsparpotenziale durch weniger Leerfahrten versprechen.

Der Streckenneubau hingegen litt unter der nach wie vor angespannten Situation der öffentlichen Haushalte. Dessen ungeachtet arbeitet die VBK-Planungsabteilung jedoch nach wie vor an der Erweiterung des Netzes, um bei künftig vielleicht wieder gefüllten Fördertöpfen bereits fertige Entwürfe präsentieren zu können.

Außerdem haben die Verkehrsbetriebe 2007 ein Programm zur umfassenden Erneuerung der Gleisanlagen gestartet. Die erste große Baumaßnahme fand im August in der Kaiserstraße statt. Dort waren Gleise und Unterbau durch die permanente Belastung nicht mehr tragfähig und mussten ausgetauscht werden. Hierbei nutzten die VBK im Rahmen eines europäischen Forschungsprojektes erstmals Fertigteile, was nicht nur in Fachkreisen großes Interesse hervorrief.

Auch in den kommenden Jahren wird die Erneuerung des Gleisnetzes intensiviert, damit zum Baubeginn der „Kombi-Lösung" alle potenziellen Umleitungsstrecken voll funktionsfähig sind. Für die „Kombi-Lösung" war der Juli 2007 ein wichtiges Datum, denn mit dem Beschluss, die Untertunnelung der Kaiserstraße und den Bau einer Straßenbahnstrecke in der Kriegsstraße zu bezuschussen, hat die Landesregierung die Signale auf Grün gestellt. Nun laufen die Feinplanungen auf Hochtouren, um den für 2009 anvisierten Baubeginn des Jahrhundertprojektes realisieren zu können.

Ebenso wichtig wie die Pflege von Infrastruktur und Fahrzeugen ist eine intensive Kundenbetreuung. Wenn der Fahrgast spürt, dass er mit seinen Anregungen ernst genommen wird, dass seine Bedürfnisse berücksichtigt werden und dass man sich um ihn kümmert, dann wird er ganz automatisch zu einem zufriedenen Kunden. Aus dieser Erkenntnis haben die VBK die richtigen Schlüsse gezogen und eine Kundenbindungsoffensive gestartet. Hierzu zählen neben einem verstärkten Augenmerk auf Sicherheit und Sauberkeit in den Fahrzeugen und an den Haltestellen auch neue, speziell auf die Zielgruppen zugeschnittene Marketingaktionen. So kann das an den vorhandenen Strecken existierende Potenzial nicht nur stabilisiert, sondern auch zusätzliche Kunden gewonnen werden. Mit dieser Strategie wird auch in Zukunft eine kontinuierliche Steigerung der Fahrgastzahlen garantiert sein.

Ebenso haben wir auf dem Gebiet der Personalentwicklung entscheidende Weichen in die Zukunft gestellt. Der Bereich wurde personell verstärkt und spezielle Programme für die Weiterentwicklung unserer Mitarbeiter und vor allem auch der Führungskräfte entworfen, deren Umsetzung teilweise schon begonnen hat. Ergänzt wurden diese Maßnahmen durch die Reorganisation des betrieblichen Vorschlagwesens, denn das Knowhow unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist zu wertvoll, als dass wir es uns leisten könnten, es brachliegen oder versickern zu lassen. Insgesamt glauben wir, mit all diesen Maßnahmen der Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens einen großen Schritt näher gekommen zu sein.

Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer der VBK –
Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

Jahresrückblick
für das Geschäftsjahr 2007

Januar
Wie jedes Jahr verbringen viele Karlsruher Bürger den Beginn des neuen Jahres auf dem Karlsruher Hausberg und fahren anschließend erst mit der Turmbergbahn und weiter mit Bussen und Bahnen sicher und umweltfreundlich zurück.

Februar
Im Februar „sind die Narren los“. Während des traditionellen Karlsruher Umzugs am Faschingsdienstag werden die Stadt- und Straßenbahnlinien umgeleitet.

Wie schon in den vergangenen Jahren bieten die VBK in Zusammenarbeit mit den großen Kirchen und Umweltverbänden ein spezielles „Fastenticket“ an, um den Verzicht auf das eigene Auto zu erleichtern. Für nur 22 € erhält man eine Fahrkarte, die sieben Tage lang im gesamten Netz des KVV gilt.

März

In Kooperation mit den Stadtwerken Karlsruhe nehmen die VBK eine Photovoltaik-Anlage auf dem Dach des Betriebshofes West im Karlsruher Rheinhafen in Betrieb. Die Anlage soll rund 140.000 KWh pro Jahr erzeugen. Diese Menge reicht aus, um rund 50 Haushalte mit umweltfreundlichem Strom zu versorgen.

April

Zum 1. April werden die Fahrpreise um durchschnittlich 4,7 Prozent erhöht.

Wegen der großen Nachfrage in den Vorjahren startet die Schlossgartenbahn dieses Jahr bereits am Palmsonntag, das heißt eine Woche früher als gewohnt, in die neue Saison.

Mai

Die Schlossgartenbahn wird 40 Jahre alt. 1967 war sie zur Bundesgartenschau erbaut worden und dreht bis heute ihre Runden im Karlsruher Schlosspark. Das runde Jubiläum wird unter anderem mit kostenlosen Fahrten für Kindergartengruppen bis zum Beginn der Sommerferien gewürdigt.

Als letzte Straßenbahnlinie der VBK wird die Linie Fünf in das Rechnergestützte Betriebsleitsystem integriert.

Nach neun Jahren schafft der KSC endlich den Wiederaufstieg in die 1. Fußball-Bundesliga. Auch die VBK gratulieren dem Sport-Club. Während Tausende auf dem Karlsruher Marktplatz den Aufstieg feiern, werden alle Stadt- und Straßenbahnen umgeleitet.

Juni

„Wir bringen die Wirtschaft in Fahrt“. Unter diesem Motto steht die Tour des Aktionsbusses des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) durch Deutschland, mit dem auf den Zusammenhang zwischen ÖPNV und einer florierenden Wirtschaft aufmerksam gemacht werden soll. Am 6. Juni macht der Bus in Karlsruhe Station. Unter anderem bringt auch VBK-Geschäftsführer Dr. Walter Casazza einen Aufkleber auf dem Fahrzeug an.

Am 10. Juni beginnt eine neue Ära im Eisenbahnverkehr. Der TGV fährt jetzt auch nach Deutschland und hält ab sofort im Karlsruher Hauptbahnhof. Zur Feier des Ereignisses im Bahnhof können Interessierte mit den VBK zum halben Fahrpreis fahren.

Auf zum „klingenden Turmberg“: Am 25. Juni um 11 Uhr beginnt eine Reihe von insgesamt vier Konzerten auf dem Karlsruher Hausberg, die die VBK in Zusammenarbeit mit dem Stadtamt Durlach sonntags vormittags veranstalten. Außer der „geistigen Nahrung“ wird auch Kulinarisches geboten.

Juli

Durchbruch für die Kombi-Lösung: Das Land Baden-Württemberg und die Stadt Karlsruhe schließen am 3. Juli eine Vereinbarung, in der sich das Land verpflichtet, die dringend notwendige Baumaßnahme zu bezuschussen.

Um Vandalismus einzudämmen, setzen die VBK auch auf Videoschutzanlagen. Die Pilotanlage für Haltestellen installieren die VBK an der Haltestelle Europahalle.

Jetzt im Sommer wird der 40. „Geburtstag“ der Schlossgartenbahn mit zwei Familienfesten mit Kindertheater und Mitmachaktionen gefeiert.

August

Kaum begonnen und schon wieder beendet. In nur zwei Wochen wechseln die VBK in der Kaiserstraße zwischen den Haltestellen Herrenstraße und Europaplatz Gleise. Um die Arbeiten so schnell durchführen zu können, setzen die VBK auf eine neue Technik, das so genannte „Urban-Track-Verfahren“.

September

Alles bewegt sich. Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VBK. Am 6. September beteiligen sich zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am 24. Volkslauf der Stadtwerke Karlsruhe.

Kulinarische Genüsse und ein buntes Unterhaltungsprogramm: Ein Betriebsfest ersetzt die früheren Betriebsausflüge, deren Teilnehmerzahlen in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen waren. Die Resonanz bestätigt die Maßnahme. Auf diesem ersten Betriebsfest der VBK können Geschäftsleitung und Betriebsrat rund 900 Mitarbeiter/innen und deren Partner begrüßen.

November

Am 1. November geht die Saison zu Ende und die Schlossgartenbahn sinkt nach einem ereignisreichen Sommer bis zum nächsten Frühjahr in den „Winterschlaf“.

Dezember

Für die Gestaltung der Straßenbahnstrecke in die Karlsruher Nordstadt werden die VBK mit einem Preis ausgezeichnet. Die Architektenkammer Baden-Württemberg würdigt die Barrierefreiheit in Verbindung mit dem gelungenen Design der Bahn.

Die VBK sagen Danke. Zu Weihnachten verschicken die VBK an alle Karlsruher Haushalte eine spezielle Fahrkarte, mit der bis zu fünf Personen zweimal innerhalb von Karlsruhe mit Bussen und Bahnen fahren können.

Architekturpreis „Beispielhaftes barrierefreies Bauen“ für die Nordstadtbahn

„Beispielhaftes barrierefreies Bauen“, das ist nach Ansicht der Architektenkammer Baden-Württemberg besonders anschaulich in Karlsruhe zu sehen. Genauer gesagt in der Nordstadt, durch die die Straßenbahnlinie 3 fährt. Diese Linie erhielt im Herbst 2007 beim landesweiten Wettbewerb für barrierefreies Bauen den ersten Preis. Unter insgesamt 47 Mitbewerbern, darunter so bekannte Kandidaten wie das Stuttgarter Mercedes-Benz-Museum, machte die Nordstadtbahn das Rennen. Der Preis für beispielhaftes barrierefreies Bauen wird alle vier Jahre vergeben.

Mit ihrer Entscheidung würdigte die Jury das harmonische Zusammenspiel aus Funktion und Gestaltung ebenso wie die konsequente Umsetzung des Gedankens der Barrierefreiheit entlang der im Mai 2006 eröffneten Straßenbahn in die Nordstadt und nach Neureut-Heide. Sämtliche Bahnsteige der sechs neuen Haltestellen wurden mit 34 Zentimeter hohen Kanten ausgestattet. Diese Bahnsteige ermöglichen einen ebenerdigen Eintritt in die Niederflur-Straßenbahnen. Damit die Fahrgäste aus Neureut-Heide und der Nordstadt auch wieder barrierefrei die Bahn verlassen können, haben die Verkehrsbetriebe die zentrale Haltestelle Herrenstraße mit einer Bahnsteigerhöhung nachgerüstet. Für Umsteiger zu den Buslinien 70 Richtung Nordweststadt und 71 Richtung Neureut steht an der Haltestelle Heidehof eine stufenlose Verknüpfung zur Verfügung. Darüber hinaus wurden alle Haltestellen mit einem Leitsystem für Sehbehinderte ausgestattet. Auch die Zugänge zu den Bahnsteigen sowie die Überwege über das Gleis kommen durchweg ohne Stufen oder Schwellen aus.

Der Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum – oder noch besser: die Vermeidung von Barrieren – spielt auch für den Personennahverkehr eine immer wichtigere Rolle. Stufenlose Bahnsteigzugänge und niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge ermöglichen mobilitätseingeschränkten Fahrgästen problemlos den Zugang zum ÖPNV. Die Bedeutung dieses Themas wird insbesondere vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung deutlich. Der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung steigt stetig, so dass die Belange dieser Bevölkerungsgruppe bei der Planung von Neubauten wachsende Beachtung finden.

Dass barrierefreies Bauen keineswegs zu Lasten optisch ansprechender Lösungen gehen muss, beweist die 3,1 Kilometer lange Nordstadtbahn ebenfalls. Nicht nur die Trassenführung konnte mittels nahezu durchgängigem Rasengleis optimal in den vorhandenen Grünzug integriert werden, auch die Bahnsteige fügen sich hervorragend in das Gesamtbild ein. Alle Haltestellen haben ein einheitliches Design erhalten, das speziell für die Nordstadtbahn entwickelt wurde. Um den wertvollen Baumbestand zu schonen, wurden darüber hinaus die Bahnsteige aufgeständert: Auf kleine Bohrpfähle wurden Betonfertigteile montiert. Um das Wurzelwerk nicht zu beschädigen, wurden vor dem Bohren die Wurzeln vorübergehend freigelegt und dann die Bohrungen für die Pfähle zwischen den Wurzeln ausgeführt. Anschließend wurden die Wurzeln wieder mit Erde bedeckt.

Lagebericht

Kurzübersicht 13
Lagebericht 14
Impulse für die Zukunft 23

Kurzübersicht

Betriebszahlen	2007	2006
Verkehrsleistung		
Fahrgäste in Mio.*	109,3	108,1
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	95,5	94,5
Omnibusbetrieb	13,7	13,5
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,1	0,1
Betriebsleistung		
Wagenkilometer in Mio.	12,9	12,9
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	9,0	8,9
Omnibusbetrieb	3,9	4,0
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	0,03	0,03
Platzkilometer in Mio.	2.124,2	2.112,5
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	1.850,0	1.835,9
Omnibusbetrieb	271,6	274,1
Turmbergbahn/Schlossgartenbahn	2,6	2,5
Betriebsstreckenlänge in km (per 31.12.)		
Stadt- und Straßenbahnbetrieb	68,4	68,4
Omnibusbetrieb (Linienlänge)	141,7	142,1
zuzüglich Nachtlinien	58,7	58,7
Turmbergbahn	0,3	0,3
Schlossgartenbahn	2,5	2,5
Linienlänge der Stadt- und Straßenbahnen	123,2	123,2
Fahrzeugpark (ohne dauerhaft abgestellte Fzge.)		
Anzahl der Schienenfahrzeuge		
Triebwagen insgesamt	**138**	**139**
Straßenbahnwagen (sechs- und achtachsig)	16	16
Niederflurwagen GT 6-70/N	45	45
Niederflurwagen GT 8-70/N	20	25
Stadtbahnwagen (sechs- und achtachsig)	40	37
Zweisystemfahrzeuge GT 8-100 C/2S	17	16
Turmbergbahn	2	2
Schlossgartenbahn		
Lokomotiven	2	2
Wagen	4	4
Anzahl der Omnibusse		
Busse insgesamt	**50**	**50**
VDV-Standardbusse	40	40
Gelenkbusse	10	10
Arbeits- und Sonderwagen Schiene, historische Fahrzeuge (inkl. Busse)	29	28

* inkl. unentgeltlich mit Schwerbehindertenausweis beförderter Fahrgäste

agebericht 2007

2007 wurde die wirtschaftliche Situation in der Bundesrepublik Deutschland von einem robusten Aufschwung geprägt. Dieser Aufschwung betraf jedoch nicht alle Branchen gleichermaßen. Vor allem die Exportwirtschaft boomte, bei langlebigen Wirtschaftsgütern wie z.B. Autos ging der Inlandsabsatz als Folge der zum 1. Januar 2007 um drei Prozent auf 19 Prozent erhöhten Mehrwertsteuer teilweise beträchtlich zurück. Auch der Einzelhandel zeigte sich mit dem Geschäftsjahr 2007 nur bedingt zufrieden. Insgesamt überwogen jedoch die positiven Effekte bei weitem. Die Arbeitslosigkeit ging zurück, infolgedessen und als Folge der Steuererhöhungen zu Jahresbeginn begann sich auch die finanzielle Situation der öffentlichen Hand zu verbessern. Jedoch scheint die Neigung, vermehrt Mittel in den ÖPNV zu investieren, immer noch recht gering zu sein; allen Meldungen und Überlegungen zum Klimaschutz und der Feinstaubverminderung zum Trotz. Die Kürzungen der Vorjahre wurden nur zu einem äußerst geringen Teil zurückgenommen.

Der öffentliche Verkehr konnte 2007 dennoch erneut ein Rekordjahr verzeichnen, und das obwohl der Winter sehr mild war. Die Ursache dürfte vor allem in den ständig steigenden Energiepreisen, insbesondere für Benzin und Dieselkraftstoff, liegen. Aber auch das nach wie vor qualitativ hochwertige Angebot im ÖPNV vor allem in den Städten trägt zum insgesamt guten Ergebnis bei.

Nach einer ersten Mitteilung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) benutzten 9,52 Mrd. Fahrgäste, das sind 0,4 Prozent mehr als 2006, die Busse und Bahnen der Mitgliedsunternehmen. Der Zuwachs beschränkt sich laut VDV im Wesentlichen aber auf die U-, Stadt- und Straßenbahnen in den Ballungsräumen (+ 1,5 Prozent mehr Fahrgäste). Im Gegensatz dazu verzeichnet der Busbereich beispielsweise einen Rückgang der Fahrgäste um 0,2 Prozent. Nach Ansicht des VDV ist dieser Rückgang vor allem auf die Angebotsreduzierungen im regionalen Busverkehr zurückzuführen, hervorgerufen durch die Kürzungen der Regionalisierungsmittel und der gesunkenen Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG für ermäßigte Fahrkarten im Ausbildungsverkehr.

So blieben die Probleme des ÖPNV überwiegend die gleichen wie in den Vorjahren. Die staatlichen Mittel für Fahrgeldsurrogate, die Ausgleichszahlungen für die ermäßigten Tarife im Ausbildungsverkehr und für die Freifahrt der Schwerbehinderten, gingen weiter zurück. Außerdem sind natürlich auch die Verkehrsunternehmen in ihrer Produktion von den hohen Energiepreisen betroffen. Für Fahrstrom und Dieselkraftstoff musste

erheblich mehr gezahlt werden als in den Vorjahren. Immer mehr zu einem Problem werden die Kosten zur Beseitigung von Vandalismusschäden, die ebenfalls ständig steigen. Mehr und mehr setzen die Verkehrsunternehmen zur Abwehr derartiger Schäden auf moderne Videoschutzanlagen.

Für die Branche ist es daher unerlässlich, in der Öffentlichkeit und bei den Entscheidungsträgern weiterhin auf die Bedeutung eines funktionierenden und qualitativ hochwertigen ÖPNV hinzuweisen, um auch zukünftig für den Ausbau und Betrieb des ÖPNV geeignete Finanzierungsinstrumente in Struktur und Umfang sicherzustellen.

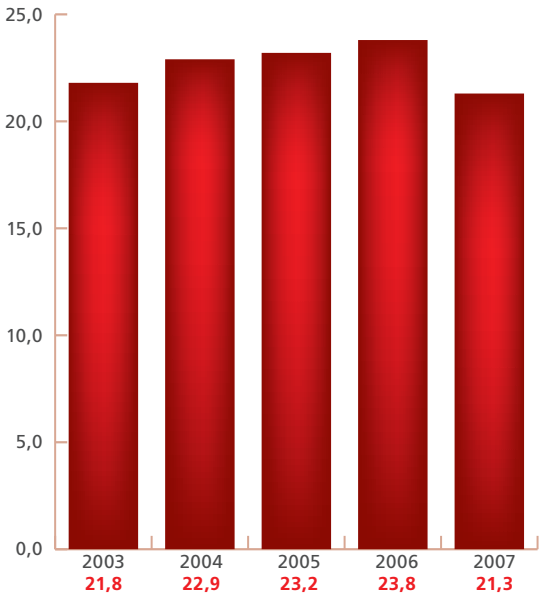
Sollte es hingegen bei dem Entschluss bleiben, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mittelfristig auslaufen zu lassen, wären nach Einschätzung des VDV wohl auch in Großstädten und Ballungsräumen einschneidende Angebotseinschränkungen nicht mehr zu vermeiden.

Die von der EU verabschiedete neue Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Liberalisierung des Nahverkehrs beginnt Wirkung zu zeigen. Etliche Kommunen nützen die Möglichkeiten der Direktvergabe an ihre eigenen Unternehmen und bereiten so genannte Betrauungsakte vor bzw. haben ihr Unternehmen bereits mit der Durchführung der Nahverkehrsleistungen betraut. Unabhängig von gesetzlichen Regelungen sahen sich als Folge der schlechten Haushaltslage jedoch erneut einige Gebietskörperschaften und Anbieter gezwungen, ihren Nahverkehr organisatorisch neu zu strukturieren und damit wettbewerbsfähig zu gestalten.

Es sind jedoch auch mit der neuen Verordnung nicht alle Unklarheiten der derzeitigen Rechtslage beseitigt, insbesondere könnte es Konflikte zum allgemeinen Vergaberecht geben.

Der Geschäftsverlauf der VBK Das Geschäftsjahr 2007 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH ist mit dem Kalenderjahr identisch. Alleinige Gesellschafterin ist unverändert die KVVH – Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH, mit der ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (Organschaftsvertrag) besteht. Alleiniger Geschäftsführer ist Dr. Walter Casazza. Vorsitzender des Aufsichtsrates ist der Erste Bürgermeister der Stadt Karlsruhe, Siegfried König.
Die VBK konnten die Zahl der beförderten Personen im Geschäftsjahr 2007, verglichen mit dem sehr hohen Niveau von 2006, noch einmal steigern. Die vorläufige Fahrgastzahl ohne die schwerbehinderten Fahrgäste stieg auf 101,9 Mio. Dabei konnten die zum 1. April 2007 (allgemeiner Tarif) bzw. 1. September 2007 (Ausbildungstarif) vom Karlsruher Verkehrsverbund beschlossenen Fahrpreiserhöhungen am Markt mehr als durchgesetzt werden. Die Fahrgeldeinnahmen stiegen um 11,9 Prozent an. Die endgültige Schlussabrechnung mit dem Verbund steht jedoch noch aus.

Defizitentwicklung (in Mio. €)



BILANZKENNZAHLEN	2007	2006
Eigenkapital in Prozent	52,1 %	52,6 %
Eigenkapital in Prozent des Anlage-Vermögens	65,8 %	65,1 %
Anlageintensität	79,2 %	80,8 %
Personalintensität	43,2 %	49,4 %
Materialintensität (inkl. Kosten für Fremdleistungen)	34,6 %	26,8 %
Kapitaldienstintensität	15,5 %	16,8 %

Die Betriebsleistung der VBK stieg 2007 auf 12,9 Mio. Wagenkilometer an. Dabei erhöhten sich die Wagenkilometer auf der Schiene als Folge der Eröffnung der Straßenbahnstrecke in die Nordstadt im Juni 2006 auf 9,0 Mio. Kilometer, im Omnibusverkehr reduzierte sich die Betriebsleistung geringfügig auf 3,9. Mio Wagenkilometer.

Aufwendungen Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Leistungen betrugen 41,0 Mio. €, 10,0 Mio. € mehr als geplant und 9,0 Mio. € mehr als im Jahr 2006.

Die ersten beiden Serien zu je zehn Niederflurstraßenbahnen wurden 1995/96 geliefert. Aufgrund neuer strengerer Vorschriften und Normen bezüglich der Sicherheit sind bei diesen inzwischen mehr als zehn Jahre alten Fahrzeugen umfangreiche Renovierungsmaßnahmen notwendig, wofür eine Rückstellung in Höhe von 5,1 Mio. € gebildet werden musste.

Der unmittelbare Personalaufwand sank um 1,5 Prozent auf 48,6 Mio. €. Der geplante Wert wurde um 3,6 Mio. €, das sind 6,9 Prozent, unterschritten. Der Anteil des Personalaufwands am Gesamtaufwand inkl. der Rückstellungen beträgt 43,2 Prozent und stellt nach wie vor den größten Posten auf der Aufwandsseite dar.

Die Abschreibungen sanken um 0,5 Mio. € bzw. 3,0 Prozent auf 15,0 Mio. €.

Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen auf 118,5 Mio. €. Geplant waren ursprünglich 112,5 Mio. €. Der Plan für 2007 wurde somit um 6,0 Mio. €, das entspricht 5,3 Prozent, überschritten. Gegenüber dem Vorjahr nahm der Aufwand um 1,7 Mio. € bzw. 1,4 Prozent ab.

Erträge Als Folge der gestiegenen Fahrgastzahlen lagen die Beförderungserlöse im gesamten Jahr 2007 über den Planzahlen. Sie betrugen 64,4 Mio. €, 6,0 Mio. € mehr als geplant. Die staatlichen Ausgleichszahlungen für die unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten wurden mit einem Prozentsatz von 5,9 Prozent zu den Einnahmen des Jahres 2007 hinzugerechnet.

Die sonstigen Umsatzerlöse betrugen 21,5 Mio. €, das sind 1,4 Mio. € oder 7,2 Prozent mehr als geplant und 1,3 Mio. € mehr als im Vorjahr. Die Differenz zum Plan und dem Vorjahresergebnis beruht auf dem Volumen der Leistungen für Dritte. Andere ordentliche Erträge waren mit 9,9 Mio. € 1,3 Mio. € höher als geplant und 2,0 Mio. niedriger als im Vorjahr. Aktivierte Eigenleistungen beliefen sich auf 0,8 Mio. €, 0,1 Mio. € weniger als 2006. Der Bestand an selbst erzeugten Ersatzteilen erhöhte sich um 0,2 Mio. €.

Zins- und ähnliche Erträge verminderten sich von 1,5 Mio. € auf 0,5 Mio. €. Dieses beruht auf einer nachträglichen Verzinsung des organschaftlich auszugleichenden Ergebnisses der Jahre 2001 bis 2005.

Die gesamten Einnahmen der VBK beliefen sich auf 97,3 Mio. €. Ursprünglich vorgesehen waren 88,1 Mio. €. Die VBK nahmen also 9,2 Mio. € (10,4 Prozent) mehr ein als geplant.

Die VBK schließen das Geschäftsjahr 2007 mit einem organschaftlich auszugleichenden Ausgabenüberschuss in Höhe von 21,3 Mio. € ab. Somit ist das Ergebnis um 2,5 Mio. € besser als im Vorjahr und um 3,1 Mio. € besser als ursprünglich geplant.

Verantwortlich für das bessere Ergebnis sind in erster Linie die das ganze Jahr über gestiegenen und deutlich über dem Planansatz liegenden Fahrgeldeinnahmen.

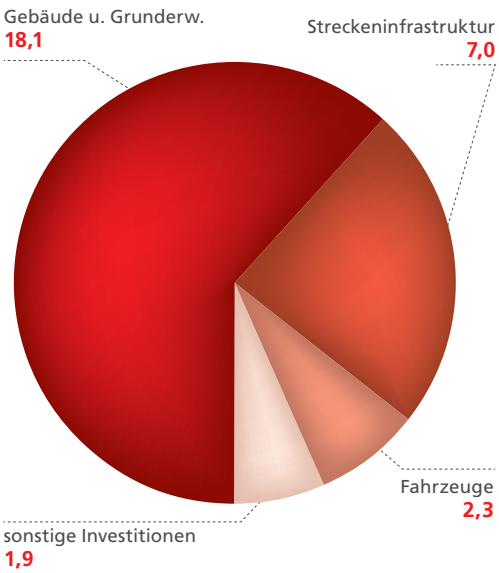
Investitionen Die VBK investierten 2007 insgesamt 29,3 Mio. €. 2,3 Mio. € entfielen auf die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung. 7,0 Mio. € wurden in die Streckeninfrastruktur und 18,1 Mio. € für Gebäude und Grunderwerb investiert. Weitere 1,5 Mio. € wurden für die Beschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für das Rechnergestützte Betriebsleitsystem RBL ausgegeben. Der Rest in Höhe von 0,4 Mio. € entfiel auf immaterielle Wertgegenstände und sonstige Anlagegüter.

Restrukturierung der Kfz-KOM Werkstatt 2007 wurde das Restrukturierungsprogramm der Kfz-KOM Werkstatt erfolgreich fortgesetzt. Die Einführung einer neuen Software für die Kfz-Werkstatt wurde vorbereitet sowie weitere Maßnahmen zur Verbesserung und Optimierung der Prozesse umgesetzt.

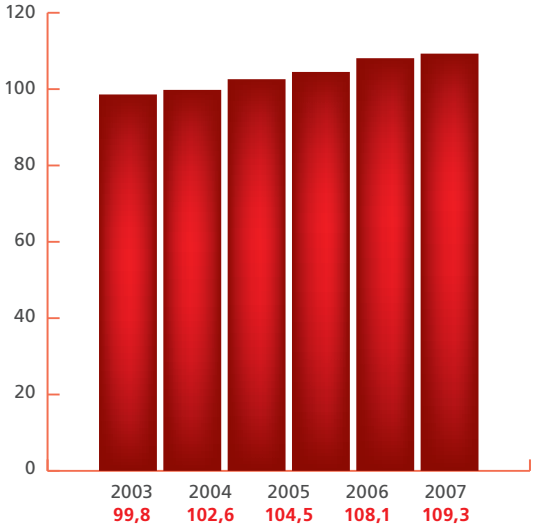
Durch die konsequente Umsetzung des Restrukturierungsplans haben die VBK bereits 2007 Werte erreicht, nach denen zukünftig auch der Busbereich als „durchschnittlich, gut geführt" bezeichnet werden kann. Verglichen mit dem Ausgangsjahr 2004 haben die VBK die Kosten für Wartung, Instandhaltung und Reparaturen ihrer Busflotte im Jahr 2007 um 0,7 Mio € reduzieren können.

Organisation der EDV Aufbau, Ausstattung und Organisation der EDV, insbesondere die Datensicherung und Datensicherheit gegen Angriffe von außen, sind Eckpunkte der Funktionssicherung des Geschäftslebens aller Unternehmen, auch eines modernen Verkehrsunternehmens. Deswegen sind Zustand, Aufbau und Organisation der EDV ein wesentlicher Bestandteil zur Beurteilung der Kreditwürdigkeit eines Unternehmens nach den Richtlinien gemäß Basel II. Dabei stellt nicht nur der kaufmännische Bereich einen zentralen Punkt dar. In einem Verkehrsunternehmen sind vor allem auch die Fahrplanprogramme, das Rechnergestützte Betriebsleitsystem sowie Software für die Prozesse in der Werkstatt und die Personaldispositionssysteme unverzichtbare Bestandteile der täglichen Arbeit. Auch deren Funktionsfähigkeit und die Sicherheit ihrer Daten muss gewährleistet sein. Daher wurde auch 2007 die Struktur der EDV-Anlagen, der Netzwerke und der Serverlandschaften kontinuierlich verbessert und den Bedürfnissen angepasst. Außerdem wurden

Investitionen der VBK 2007 in Mio. €



Entwicklung der Fahrgastzahlen 2003 bis 2007 (Fahrgäste in Mio.) inkl. der unentgeltlich beförderten schwerbehinderten Fahrgäste



Vorbereitungen für den Release-Wechsel von SAP R/3 auf SAP ERP 6.0 getroffen, der zu Beginn des Jahres 2008 vollzogen werden soll.

Risikomanagement Die VBK sind durch ihre Aktivitäten auf dem Gebiet des ÖPNV einer Reihe von Risiken ausgesetzt, die sich aus dem normalen Geschäftsverlauf, der Lage der öffentlichen Haushalte sowie möglichen Änderungen in den gesetzlichen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Märkte ergeben. Risikomanagement ist daher ein grundlegender Teil der Geschäftsprozesse und -entscheidungen der VBK.

Das Risikomanagement und die Risikofrüherkennungssysteme dienen dazu, die Risiken, denen die VBK ausgesetzt sind, zu bestimmen, zu überwachen und zu kontrollieren. Identifizierte Risiken werden ständig inventarisiert und die Entwicklung überwacht. Dabei wird die Geschäftsleitung ständig über die Entwicklung unterrichtet. Um technische Risiken möglichst auszuschließen, wird auf engen Kontakt, gute Zusammenarbeit und stetigen Meinungsaustausch mit den technischen Aufsichtsbehörden Wert gelegt.

Die Risikogrundsätze werden von der Geschäftsleitung formuliert und von den Fachabteilungen entsprechend umgesetzt.

Tarifvertrag BzTV-N BW Die Gewerkschaft Ver.di und die kommunalen Arbeitgeber Baden-Württembergs haben einen Spartentarifvertrag für die öffentlichen Nahverkehrsunternehmen abgeschlossen. Damit dieser BzTV-N BW zur Anwendung kommen kann, muss auf betrieblicher Ebene eine Anwendungsvereinbarung geschlossen werden. Die VBK haben sich in Verhandlungen mit der Gewerkschaft Ver.di und einer betrieblichen Tarifkommission im März 2006 auf eine Anwendungsvereinbarung geeinigt und infolgedessen den neuen Tarifvertrag ab dem 1. Januar 2007 für die Beschäftigten der VBK eingeführt. Für die Mitarbeiter, die vor dem 1. Januar 2007 eingetreten sind, wurden langfristige Übergangsregelungen vereinbart. Auf Dauer erwarten die VBK, durch diesen Tarifvertrag die Personal-

kosten auf ein wettbewerbsfähiges Niveau verringern zu können, um im Rahmen einer marktorientierten Direktvergabe weiterhin mit der Durchführung des ÖPNV beauftragt zu werden.

Ausblick – Risiken und Chancen

Für 2008 rechnen die VBK mit einer Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau des Jahres 2007.

Voraussichtlich werden die Kosten, vor allem aufgrund der weiter steigenden Preise für Energie, Fahrzeug- und Streckenausrüstungsgegenstände etwas stärker ansteigen als die Einnahmen. Deswegen wird von einem leicht erhöhten Ausgabenüberschuss von 22,2 Mio. € ausgegangen. Seitens des Verbundes KVV ist zum 1. Januar 2008 eine Tariferhöhung von durchschnittlich 2,5 Prozent beschlossen worden.

Im Falle einer weiteren Ausdehnung der Ladenöffnungszeiten oder einer völligen Aufhebung des Ladenschlussgesetzes müssten die VBK höchstwahrscheinlich ihren Leistungsumfang erhöhen, ohne dass dem nennenswerte Mehreinnahmen durch zusätzliche Fahrgäste gegenüberstünden.

Durch den globalen Klimawandel hervorgerufene steigende Durchschnitts- und Höchsttemperaturen werden den Druck auf die VBK erhöhen, die Straßen- und Stadtbahnwagen zukünftig mit Klimaanlagen auszustatten. Als Folge würden sich durch höhere Anschaffungskosten bzw. durch die Nachrüstung entstehenden Kosten die Abschreibungen erhöhen, was das VBK-Ergebnis belasten würde. Der Fahrstromverbrauch würde wegen des höheren Fahrzeuggewichts und des Betriebs der Klimaanlagen steigen.

In den letzten Jahren hat der Vandalismus in und an den Stadt- und Straßenbahnen sowie an den Haltestelleneinrichtungen erheblich zugenommen. Um die Kosten für die Beseitigung von Vandalismusschäden zu verringern, haben die VBK ihr Programm, Stadtbahnfahrzeuge und Haltestellen mit

Videoschutzanlagen auszustatten, fortgeführt. Innerhalb der nächsten fünf Jahre sollen alle Schienenfahrzeuge der VBK und der Schwestergesellschaft AVG sowie Brennpunkthaltestellen mit derartigen Anlagen ausgestattet werden.

Sollten aufgrund der weltweiten Konflikte und der weltweit immer noch steigenden Nachfrage die Energiepreise weiter steigen, würde dies das Ergebnis der VBK unter Umständen verschlechtern. Möglich wäre aber auch, dass zusätzliche Fahrgäste vom PKW auf Busse und Bahnen umsteigen und sich das Ergebnis verbessert. Sollten allerdings hauptsächlich Fahrgäste während der Hauptverkehrszeiten vom IV zum ÖPNV wechseln, ergäben sich aller Voraussicht nach auf einigen Straßen- und Stadtbahnstreckenabschnitten der VBK teilweise erhebliche Kapazitätsprobleme.

Ein Wiederanstieg des Dollarkurses würde sich ebenso auf die Energiepreise wie auch auf die Preise elektronischer Bau- und Ersatzteile für Fahrzeuge und Sicherungstechnik auswirken.

Die Föderalismuskommission hat beschlossen, die Zuständigkeit für das GVFG vollständig auf die Länderebene zu verlagern.

Die Mittel allerdings werden nur bis 2019 bereitgestellt. Die Zweckbindung des GVFG ist nach derzeitigem Stand sogar nur bis 2013 gesichert.

Die Regionalisierungsmittel stellen derzeit die wichtigste Finanzquelle der Länder für den ÖPNV dar. Aus ihnen werden insbesondere die Bestellerentgelte für den SPNV, aber auch Investitionszuschüsse nach dem GVFG, Verbundzuschüsse sowie andere ÖPNV-Maßnahmen finanziert. Im Koalitionsvertrag hatten sich die Regierungsparteien CDU/CSU und SPD auf eine Kürzung der Regionalisierungsmittel für die Legislaturperiode um 2,3 Mrd. € bis 2009 verständigt, die im vom Kabinett beschlossenen Haushaltsbegleitgesetz umgesetzt worden war. Die nachträglich in Aussicht gestellte Verringerung der Kürzungen um 500 Mio. € auf 1,8 Mrd. € wurde im Rahmen des zweiten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes am 30. November 2007 verabschiedet und ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten.

Grundsätzlich besteht angesichts knapper Mittel immer die Gefahr, dass Großprojekte im Land (z. B. Stuttgart 21, Nordbahn Heilbronn, Kombi-Lösung Karlsruhe, zweite Landebahn Landesflughafen Stuttgart) Mittel binden, die dann für eine zeitnahe Förderung anderer Investitionsvorhaben nicht mehr zur Verfügung stehen.

Die nicht zeitnahe Auszahlung von Fördermitteln für Investitionen nach dem GVFG wird Kosten für die Vor- und Zwischenfinanzierung verursachen, was das Ergebnis der VBK weiterhin belasten wird. Der 2003 auf 35 Prozent abgesenkte Fördersatz für Fahrzeuge sowie die Reduzierung der im Landeshaushalt für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Mittel werden das Ergebnis der VBK belasten, wenn Ersatzbeschaffungen für die 2,40 m breiten Straßenbahnen und die in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts hergestellten Hochflur-Stadtbahnwagen notwendig werden. Derzeit hat das Land Baden-Württemberg die Förderung von Schienenfahrzeugen sogar ganz ausgesetzt.

Um die berechtigten Wünsche der Fahrgäste nach vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV auch im Stadt- und Straßenbahnverkehr umzusetzen, ist die Beschaffung neuer Nieder- und Mittelflurfahrzeuge als Ersatz für die alten Hochflurfahrzeuge unumgänglich. Um diese möglichst schnell realisieren zu können, ist es notwendig, die Fahrzeugförderung für Schienenfahrzeuge wieder aufzunehmen, mindestens mit dem alten Satz von 50 Prozent. Andernfalls würden sich bei der Ersatzbeschaffung Verzögerungen ergeben.

Radreifen für Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge können nur aus einer ganz bestimmten Stahlsorte gefertigt werden. Dieser Stahl bzw. seine Schmelze weist eine besonders hohe Reinheit auf. Derzeit ist in Europa nur ein Stahlwerk in der Lage, diesen Stahl herzustellen. Deswegen kommt es bei den Herstellern der Radreifen zu Lieferengpässen. Sollte sich diese Situation verschärfen, könnte unter Umständen sogar der Betrieb nicht mehr in gewohntem Maß aufrechterhalten werden. Auf jeden Fall ist von weiteren Preissteigerungen für Radreifen

auszugehen. Zwar hat sich für die VBK die Situation etwas verbessert, da es durch intensivere Abstimmung und Optimierung der Instandhaltungsprozesse der Fahrzeuge und der Infrastruktur gelungen ist, den Radreifenbedarf geringfügig zu verringern. Insgesamt bleibt die Situation aber angespannt.

Die Realisierung der Kombi-Lösung in der Karlsruher Innenstadt wird für die VBK einige Jahre lang Beeinträchtigungen im gewohnten Betriebsablauf bringen. Abhängig vom Baufortschritt werden die VBK gezwungen sein, Stadt- und Straßenbahnlinien zeitweise umzuleiten oder kurzzeitig durch Schienenersatzverkehre zu ersetzen. Dadurch könnte es zu Kostensteigerungen und durch die Verlängerung der Reisezeiten auch zu Fahrgastverlusten kommen. Die VBK sind jedoch optimistisch, ihren Fahrgästen auch während der Bauzeit akzeptable Lösungen anbieten zu können, so dass weder die Kosten wesentlich steigen noch Fahrgäste auf andere Verkehrsmittel umsteigen müssen. Die VBK sehen zur Realisierung der Kombi-Lösung, die aus einem Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße inklusive einem Südabzweig am Marktplatz sowie der Umgestaltung der Kriegsstraße mit einem Straßentunnel und einer oberirdischen Straßenbahnstrecke besteht, keine Alternative. Denn nur mit der Kombi-Lösung kann die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs gesteigert, eine weitere Steigerung der Fahrgastzahlen erzielt, diese zusätzlichen Fahrgäste auch transportiert und die Karlsruher Innenstadt städtebaulich aufgewertet werden.

Im September 2006 wurde mit dem Bau des neuen Betriebshofes Ost der VBK in der Gerwigstraße begonnen. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des ersten Teils ist für Ende 2008 geplant. Sollte sich die Inbetriebnahme wesentlich verzögern, wird das Ergebnis der VBK weiter durch zusätzliche Überführungs- und Rangierfahrten sowie nichtoptimale Arbeitsabläufe bei der Fahrzeugwartung belastet. Für diesen Teil des Betriebshofes Ost erhalten die VBK einen Festbetrag als Investitionszuschuss. Höhere als die veranschlagten Baukosten gehen somit allein zu Lasten der VBK und würden das Ergebnis langfristig über höhere Abschreibungen belasten. Verzögerte Auszahlungen des bewilligten Zuschusses würden zusätzliche Kosten für die Vorfinanzierung hervorrufen, was das Ergebnis der VBK belasten könnte.

Der Bundesrat hat einstimmig eine Öffnungsklausel für den § 45a PBefG beschlossen, nach der die Länder eigenverantwortlich von den gesetzlichen Regelungen des § 45a PBefG abweichen können, um die Ausgleichszahlungen für die ermäßigten Preise für Schülerfahrkarten weiter zu verringern. Der Bundestag hat dieser Gesetzesinitiative zugestimmt. Sollte das Land Baden-Württemberg dementsprechend handeln, könnte bzw. würde sich das Ergebnis der VBK unter Umständen deutlich verschlechtern. Bis 2010 sind die Ausgleichszahlungen für die VBK jedoch gesichert, da die VBK mit dem Land Baden-Württemberg eine Pauschalregelung vereinbart haben.

Sollten die Fahrgeldsurrogate, Ausgleichszahlungen und Investitionszuschüsse in der Zukunft weiter gesenkt werden, gibt es für die Verkehrsunternehmen letztendlich nur die Möglichkeiten, entweder das Angebot einzuschränken und somit die Kapazitäten zu verringern oder die Fahrpreise deutlich stärker als in der Vergangenheit zu erhöhen.

Sollte sich der Standpunkt des Bundesfinanzhofes durchsetzen und die Möglichkeit der steuerlichen Organschaft entfallen, würde die Gesellschafterin, die KVVH, belastet und somit die für den Ausgleich des Ausgabenüberschusses zur Verfügung stehenden Mittel reduziert. Die Innenministerkonferenz hat sich im Dezember 2005 mit deutlicher Mehrheit für ein Beibehalten des steuerlichen Querverbundes ausgesprochen. Das Bundesfinanzministerium hat per Erlass verfügt, das einschlägige Urteil des Bundesfinanzhofs nicht anzuwenden und somit den Bestand der steuerlichen Organschaft vorläufig gesichert.

In Absprache mit ihrer Eigentümerin, der Stadt Karlsruhe, haben die VBK ein Verfahren zur formellen Betrauung eingeleitet, das von der WIBERA Wirtschaftsberatung AG begleitet wird. Die VBK sind optimistisch, dass der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe die VBK im Lauf des Jahres 2008 mit der Durchführung der Verkehre in Karlsruhe betraut und somit für die VBK Planungssicherheit besteht.

Angesichts aller rechtlichen Fragen darf man jedoch eines nicht vergessen. Im Wettbewerb der Betreiber sollte auf jeden Fall ein bloßer Kostenwettbewerb vermieden werden. Der Hauptkonkurrent des ÖPNV bleibt nach wie vor das Auto. Will man im intermodalen Wettbewerb gegen den Individualverkehr bestehen, müssen die Verkehrsleistungen mit einer guten Qualität zu einem vernünftigen Preis erstellt werden.

Karlsruhe, den 05. März 2008

Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

Impulse für die Zukunft

UITP-Charta für nachhaltige Entwicklung Die Menschen machen sich zunehmend Sorgen über die Auswirkungen von Umweltverschmutzung, steigenden Energiepreisen und sozialer Ungerechtigkeit. Dabei wird insbesondere von kommunalen Unternehmen wie den Verkehrsbetrieben Karlsruhe ein verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen, große soziale Kompetenz und wirtschaftliches Handeln erwartet; im Wesentlichen also eine umweltfreundliche, bezahlbare und kundenorientierte Mobilitätsdienstleistung. Diese Erwartungen werden von den VBK unter dem Begriff der Nachhaltigen Entwicklung „Sustainable development" kanalisiert.

Nachhaltige Entwicklung umfasst drei Komponenten, die alle miteinander verknüpft sind, nämlich gesellschaftliches, umweltbewusstes und wirtschaftliches Handeln. Ziel ist es, durch eine ausgewogene Balance dieser Kriterien in all unserem Handeln und Tun nachhaltig sinnvolle Entscheidungen für die Zukunft zu treffen, sowohl gegenüber unseren Kunden als auch unseren Mitarbeitern und Eigentümern.

Bereits aus ihrem Selbstverständnis heraus betreiben die VBK eine nachhaltige Dienstleistung, denn als ÖPNV-Unternehmen befriedigen die VBK die Mobilitätsbedürfnisse aller Gesellschaftsschichten, ohne damit die Zukunft künftiger Generationen zu beeinträchtigen. Dabei beachten die VBK ökonomische Belange genauso wie die menschliche Gesundheit und den Schutz der Umwelt. Aus diesem Grundgedanken werden immer wieder neue Ideen entwickelt; dazu gehört die Entwicklung eines Schulungskonzeptes für energiesparende Fahrweise genauso wie die Einführung des Handy-Tickets.

Mit dieser Philosophie sind die VBK nicht alleine, auch der Weltverband der Nahverkehrsunternehmen, die UITP, hat sich dieser bedeutenden Thematik auf breiter Front angenommen und die Charta für nachhaltige Entwicklung ins Leben gerufen. Ziel dieser Charta ist es, auf weiter Basis den positiven Grundgedanken nachhaltiger Entwicklung weiterzutragen, neue Ideen zu entwickeln und Änderungsprozesse anzustoßen. Dabei steht insbesondere der Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer unter den Verkehrsunternehmen in einem partnerschaftlichen Dialog im Vordergrund. Neben zahlreichen jährlichen Workshops organisiert die UITP alle zwei Jahre eine große Nachhaltigkeits-Konferenz.

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe unterzeichneten im Jahr 2007 die Absichtserklärung zum Beitritt dieser UITP-Charta und begannen zeitgleich mit der Bewerbung für die Vollmitgliedschaft. Dazu wurde ein Team aus allen Fachbereichen des Unternehmens zusammengestellt, das bis zum Jahresende die Bewerbungsunterlagen erstellte und dadurch auch neue Impulse für weitere Entwicklungen gab. Der Geschäftsführer der VBK, Dr. Walter Casazza, sowie ein Mitarbeiter der VBK wurden in die Charta-Kommission berufen. Unter anderem tauschen die VBK in diesem Gremium auf internationaler Ebene Erfahrungen aus und entwickeln gemeinsam mit den anderen Kommissions-Mitgliedern neue Wege und Strategien für nachhaltigen Nahverkehr in Karlsruhe und weltweit.

UNIVERSITÄT KARLSRUHE

09:30 Uhr
70 Plätze
für die Forschung

Seit Juli 2007 ist das KIT – Karlsruher Institut für Technologie die neue Forschungsgröße der TechnologieRegion Karlsruhe. Die Kooperation zwischen der Elite-Universität und dem Forschungszentrum Karlsruhe fördert den interdisziplinären Wissenstransfer. Mit dem KIT-Shuttlebus, der zwischen dem Forschungszentrum und der Universität Karlsruhe verkehrt, bringen die Verkehrsbetriebe Forscherinnen und Forscher einander näher.

KARLSTRASSE

13:47 Uhr
18 Minuten
auf dem rechten Weg

Alles was recht ist. In der Residenz des Rechts wird um pünktliches Erscheinen bei den höchsten Gerichten gebeten. Die Bahnen und Busse der Verkehrsbetriebe Karlsruhe bringen Richter und Rechtsanwälte umweltschonend und zuverlässig zum Termin. Ehrensache!

Lindenbräu

KAISERSTRASSE

1:15 Uhr
508 kW
für Schlemmerreisende

Wer seine Gäste bis spät in die Nacht mit kulinarischen Köstlichkeiten verwöhnt, hat sich eine entspannte Heimfahrt verdient. Mit den Bahnen und Bussen der VBK kommen Sie besser an – ohne Anstrengung und ohne Hektik. Das spart nicht nur Nerven und Spritkosten, sondern leistet auch einen wichtigen Beitrag zur Reduktion der CO_2-Emissionen.

Leistungsprofil

Tarif und Verkauf 31
Bau und Planung 32
Betrieb und Verkehr 34
Fahrzeuge und Werkstätten 36
Mitarbeiter 38

Tarif und Verkauf

Für alle Verkehre der VBK mit Ausnahme der Turmberg- und der Schlossgartenbahn gilt der Tarif des Karlsruher Verkehrsverbundes KVV.

Zusätzliche Verbindungen ohne Aufpreis bescherte somit auch den Fahrgästen der Verkehrsbetriebe die am 1. Januar 2007 in Kraft getretene Tarifkooperation zwischen dem Karlsruher Verkehrsverbund und dem Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE). Seit diesem Tag gilt der KVV-Tarif durchgehend auf allen Schienenstrecken des VPE. Mit der Umwelt-Jahreskarte zur Arbeit von Mühlacker nach Karlsruhe oder mit der „Karte ab 60“ ins „Palais Thermal“ nach Bad Wildbad – das war bis dahin immer mit einem Aufpreis verbunden. Pendler mussten zwei verschiedene Monatskarten kaufen und Ausflügler zusätzlich eine Übergangskarte oder eine „RegioX“-Karte erwerben. Dank der Tarifkooperation gehören diese Mehrkosten nun der Vergangenheit an.

Zum gleichen Zeitpunkt hielt mit dem Wabenplan ein neues Element in allen KVV-Tarifpublikationen Einzug. Der Wabenplan, der den bisherigen Tarifzonenplan ablöste, erlaubt nun eine enger an der tatsächlichen Geographie orientierte Darstellung des Verbundgebiets, wodurch das Auffinden einzelner Ziele erleichtert wird.

Steigende Energiekosten bei gleichzeitig weiter sinkenden Zuschüssen erforderten jedoch auch 2007 eine Anpassung der Fahrpreise. Um durchschnittlich 4,7 Prozent wurden zum 1. April 2007 die Preise erhöht. Ausgenommen von der Tarifanpassung bleiben die Einzelfahrkarten; dagegen wurden die Preise für die 24-Stunden-Karten, Viererkarten, Umwelt-Jahreskarten, Gruppenkarten und die „Karte ab 60“

angehoben. Mit Beginn des neuen Schuljahres und des Wintersemesters stiegen im September auch die Preise für die Scool-Card und die Studikarte.

Ebenso wie der KVV, der 2007 mit eigenen Marketingaktionen besondere Zielgruppen wie Jugendliche und Senioren ansprach, setzten die VBK auf gezielte Werbung. So wurde die Veranstaltungsreihe „Klingender Turmberg“ eingeführt, die im Juni und Juli bei vier Konzerten die Musikfreunde auf den Karlsruher Hausberg lockte und dabei auch der Bergbahn jede Menge zusätzlicher Fahrgäste bescherte. Auch bei der Schlossgartenbahn sorgten zusätzliche Veranstaltungen für regen Zuspruch. Direkt neben dem Bahnhof der Kleinbahn, die 2007 ihr 40-jähriges Bestehen feierte, fanden im Juli zwei Familienfeste mit Kindertheater und Mitmachaktionen statt. Außerdem luden die VBK alle Karlsruher Kindergärten vor den Sommerferien zu einer kostenlosen Fahrt durch den Schlossgarten ein.

Eine angenehme Überraschung gab es schließlich kurz vor Weihnachten für alle Karlsruher Haushalte. Die VBK bedankten sich mit einer speziellen Fahrkarte für eine kostenlose Hin- und Rückfahrt im Stadtgebiet bei ihren Kundinnen und Kunden.

Bau und Planung

Baustellen 2007 lag das Hauptaugenmerk der Bau-, Elektro- und Planungsabteilung neben dem Neubau des Betriebshofes Ost auf der Instandhaltung der Gleisanlagen, wofür mehrere Großbaustellen eingerichtet wurden.

Besonders im Blickpunkt stand dabei die Gleiserneuerung in der Kaiserstraße zwischen den Haltestellen Herrenstraße und Europaplatz. Da Bauarbeiten in der Fußgängerzone aufgrund der Interessen von Einzelhändlern und Besuchern möglichst wenig Zeit in Anspruch nehmen sollen, haben die VBK hier technisches Neuland beschritten. Zum ersten Mal kamen Beton-Fertigteilelemente zum Einsatz, was die Umbauzeit auf zwei Wochen begrenzte. Die jeweils vier Meter langen vorgefertigten Platten haben indessen nicht nur den Vorteil einer kurzen Bauzeit. Sie ermöglichen vielmehr auch einen geringeren Instandhaltungsaufwand und sogar eine Reduzierung der Fahrgeräusche. Darüber hinaus sind die Fertigteilplatten wiederverwendbar, so dass sie nach der Umgestaltung der Kaiserstraße im Rahmen der „Kombi-Lösung“ auch an anderer Stelle eingebaut werden können.
Aufgrund dieser zahlreichen Vorteile war die Baumaßnahme Kaiserstraße Teil des europäischen Forschungsvorhabens „Urban Track“, das Lösungen für einen wirtschaftlichen und rationellen Umbau innerstädtischer Straßenbahnstrecken untersucht. Über die Mittel aus dem „Urban-Track“-Programm wurde rund die Hälfte der Mehrkosten abgedeckt, die durch den Einsatz von Fertigteilen entstehen. Amortisiert wird dieser Mehraufwand aber durch die geringeren Instandhaltungskosten. Die nun gewonnenen Erfahrungen werden die Verkehrsbetriebe künftig bei weiteren Gleiserneuerungen einsetzen.

Ebenfalls technisches Neuland sind die versuchsweise an der Haltestelle ZKM eingebauten „LaneLights“. Mit Hilfe von in den Boden eingelassenen LEDs, die bei Annäherung einer Bahn blinken, soll die Aufmerksamkeit der Passanten verstärkt und damit die Gefahr von Unfällen mit Fußgängern verringert werden. Das Pilotprojekt „LaneLights“ wird wissenschaftlich begleitet; auf der Grundlage der Ergebnisse wird dann über mögliche weitere Standorte entschieden.

Weitere umfangreiche Gleiserneuerungen fanden 2007 in der Honsellstraße und am Lameyplatz sowie an den Abzweigungen vor dem Städtischen Klinikum und am Bahnhof Durlach statt.

Größte Baustelle der VBK war 2007 der Neubau des Betriebshofs Ost in der Gerwigstraße. Nachdem zum Jahresbeginn auf dem Areal zwischen Gerwig- und Theodor-Rehbock-Straße gerade die ersten Fundamente betoniert worden waren, wuchsen in den darauffolgenden Monaten die Hochbauten mit atemberaubender Geschwindigkeit. Im Juli konnte Richtfest gefeiert werden, und bis zum Herbst waren alle Dächer geschlossen, so dass der weitere Innenausbau unabhängig von der Witterung stattfinden kann. Parallel dazu wurden die Gleisanlagen und Fahrbahnen in der Gerwigstraße umgestaltet. Aus dem alten Betriebshof Ost kann nun zweigleisig in die Gerwigstraße abgebogen werden. Außerdem läuft der Straßenverkehr künftig auf einer Fahrbahn südlich der Gleise, so dass ein- und ausfahrende Bahnen vor dem neuen Betriebshof dem Individualverkehr nicht in die Quere kommen. Da alle Arbeiten am neuen Betriebshof Ost bisher im Zeitplan liegen, rechnen die VBK weiterhin mit der Inbetriebnahme Ende 2008.

Planung Neben dem Großvorhaben „Kombi-Lösung" liefen 2007 bei den VBK auch zahlreiche Planungen für Verbesserungen und Ergänzungen des Streckennetzes.

Ein wichtiges Projekt für die Zukunft stellt die Straßenbahnanbindung der Südoststadt dar. Auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahn-Ausbesserungswerkes Karlsruhe entsteht derzeit ein neuer Stadtteil mit mehreren Tausend Wohnungen und Arbeitsplätzen. Dieser Stadtteil ist bislang nur peripher an den ÖPNV angeschlossen, so dass eine künftige Straßenbahnverbindung von der Tullastraße über die Schlachthausstraße und die Ludwig-Erhard-Allee bis zur Baumeisterstraße ein großes Potenzial verspricht. Im Anschluss daran verläuft durch die Baumeisterstraße zwar schon jetzt eine vorhandene Trasse, allerdings ist diese für die modernen Fahrzeuge nur eingeschränkt nutzbar. Aus diesem Grund wird für die nächste Zeit in der Baumeisterstraße die Erweiterung des Gleisabstandes geplant. Außerdem soll an der Kreuzung Ettlinger Straße/Baumeisterstraße die bisher noch fehlende vierte Abbiegebeziehung ergänzt werden, um bei Störungen oder Baustellen noch flexibler umleiten zu können.

Weniger betriebliche aber dafür um so größere Auswirkungen auf den Reisekomfort hat schließlich die geplante Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Die dortige Haltestelle soll so umgebaut werden, dass sowohl aus den Niederflur-Straßenbahnwagen als auch aus den Mittelflur-Stadtbahnwagen ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg möglich ist. Damit gewinnt der Bahnhofsvorplatz als zentraler Umsteigepunkt zwischen Stadt und Umland auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zusätzliche Bedeutung.

Betrieb und Verkehr

Fahrgastzahlen steigen auf fast 110 Mio. an „Jedes Angebot schafft sich seine Nachfrage selbst“ – diese nach ihrem Entwickler Jean Baptiste Say „Saysches Theorem“ genannte These trifft zumindest für die VBK zu. Denn durch das gute Angebot der VBK in Verbindung mit den als hoch empfundenen Preisen für Benzin und Dieselkraftstoff sind die Fahrgastzahlen auch 2007 weiter auf jetzt 109,3 Mio. Fahrgäste gestiegen. In diesem Wert sind die unentgeltlich beförderten schwerbehinderten Fahrgäste enthalten.

Die Betriebsleistung der VBK blieb gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant. Während sie im Busverkehr leicht um 0,1 Mio. Wagenkilometer auf 3,9 Mio. Wagenkilometer sank, nahm sie im Stadt- und Straßenbahnverkehr um die gleiche Differenz von 0,1 Mio. Wagenkilometern auf 9,0 Mio. zu, so dass die gesamte Betriebsleistung wie im Vorjahr 12,9 Mio. Wagenkilometer beträgt.

Wenn, wie im Sommer 2007 geschehen, quasi „am offenen Herzen“ eines Verkehrssystems, in diesem Falle in der Karlsruher Kaiserstraße, gebaut wird, leidet naturgemäß auch der Betrieb. Doch sowohl durch die Wahl des Termins – in den Sommerferien, in denen das Fahrgastaufkommen geringer ist – als auch durch ein ausgeklügeltes System von Umleitungen konnte das Entstehen größerer Verkehrsprobleme vermieden werden. Vorbereitet und begleitet wurde die Maßnahme von einer Informationsoffensive, während der die Inhaber und Angestellten der anliegenden Geschäfte und natürlich auch die Fahrgäste detailliert über Bauverlauf, Einschränkungen, Umleitungen und Baumethodik aufgeklärt wurden. Während einiger anderer Baustellen, bei denen Umleitungen wegen des Streckenverlaufs nicht möglich waren, beispielsweise in der Honsellstraße, wurden die Straßenbahnen auch 2007 durch Schienenersatzverkehr mit Bussen ersetzt, damit die Fahrgäste nicht gezwungen waren, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.

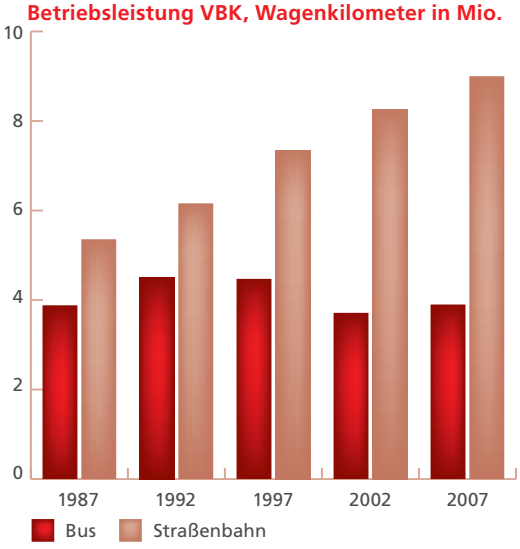
Großveranstaltungen Die alljährlich stattfindenden Großereignisse wie „das Fest“, ein Open-Air-Konzert in der Günther-Klotz-Anlage, die Karlsruher Museumsnacht „Kamuna“ und andere wurden auch 2007 mit Erfahrung, Routine und außergewöhnlichem Engagement der Mitarbeiter wie gewohnt souverän bewältigt.

Auch bei den Heimspielen des KSC, die dank der Erfolge der Mannschaft sowohl in der Rückrunde der Zweitligasaison als auch dann in der Hinrunde der ersten Bundesliga erheblich mehr Zuschauer ins Wildparkstadion lockten, setzten zahlreiche Fans auf die VBK und ihre logistischen Kompetenzen, nicht zuletzt dank des bewährten Kombitickets. Während der großen Aufstiegsfeier am 20. Mai verwandelten die begeisterten KSC-Fans den Karlsruher Marktplatz in ein einziges Fahnenmeer und eine große Partymeile; die Stadt- und Straßenbahnen der VBK wurden von 19:00 bis 22:30 Uhr umgeleitet. Beim Abtransport der auswärtigen Fans der Gastmannschaften nach den Spielen wurde eng mit der Polizei zusammengearbeitet, so dass sich die Schäden an Bussen und Bahnen der VBK erfreulicherweise in Grenzen hielten.

Schlossgarten- und Turmbergbahn Wenn ein Mensch seinen 40. Geburtstag feiert, spricht man heutzutage umgangssprachlich von einem „Best-Ager“. Auch die Schlossgartenbahn präsentierte sich 2007 zu ihrem 40. Geburtstag in bester Form und ganz und gar nicht als „altes Eisen“. So drehte sie auch 2007 wieder ihre Runden durch den Park, der seit 40 Jahren ihr Namensgeber ist. Die Fahrgäste profitierten ebenfalls: Von Mai bis zu den Sommerferien durften alle Kindergartengruppen kostenlos mitfahren, und im Juli wurden rund um den Bahnhof der Schlossgartenbahn zwei Familienfeste speziell für die jüngeren und jüngsten Fans der Bahn gefeiert. Attraktion war natürlich auch 2007 wieder die Dampflokomotive „Greif“, die einem VBK-Mitarbeiter im Ruhestand gehört und von einigen Enthusiasten betrieben und erhalten wird. Auf der Schlossgartenbahn wurden an 143 Betriebstagen 51.333 Fahrgäste befördert, 11,1 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Einnahmen stiegen um 4,1 Prozent auf 72.751,10 €. Die Betriebsleistung betrug 21.603 Wagenkilometer.

Die Turmbergbahn fuhr 2007 an 251 Tagen auf den Karlsruher Hausberg. Dabei ruhte der Betrieb wie jedes Jahr einige Tage wegen der notwendigen Revisionsarbeiten. Um möglichst wenige potenzielle Fahrgäste zu enttäuschen, wurde die notwendige Jahreswartung seit dem Winter 2006/07 im November 2007 vom 17. November bis zum 25. November durchgeführt.

Betriebsleistung VBK, Wagenkilometer in Mio.



Insgesamt fuhren 2007 mehr Fahrgäste – 75.990 Personen, (+ 8,1 Prozent) – als 2006 mit. Die Einnahmen stiegen ebenfalls, um 15,3 Prozent auf 60.816,60 €. Die Betriebsleistung betrug 4.690,0 Wagenkilometer (2.580,0 Seilkilometer), 10,9 Prozent mehr als 2006. Erfolgreichster Monat der Turmbergbahn war der Juli, in dem 12.934 Fahrgäste befördert wurden, gefolgt vom April mit 12.043 Fahrgästen. Die meisten Fahrgäste an einem Tag – 2.914 – wurden wie in den vergangenen Jahren zu der beliebten Veranstaltung „Klassik am Turm“ gefahren, gefolgt von der Walpurgisnacht mit 1.898 sowie dem Aktionstag der Sportschule Schöneck mit 1.810 Fahrgästen. Auch die neue Konzertreihe „Klingender Turmberg“ lockte zahlreiche Besucher auf den Karlsruher Hausberg und in die älteste Standseilbahn Deutschlands.

Fahrzeuge und Werkstätten

2007 war für die VBK-Werkstätten ein Jahr, in dem sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor allem neuen Instandhaltungsstrategien beim vorhandenen Fahrzeugpark sowie der Optimierung einiger wesentlicher Prozesse widmeten.

Die 2006 eingeleitete Restrukturierung der KOM-Werkstätten wurde 2007 fortgesetzt. Das Schwergewicht wurde dabei auf die Verbesserung der Prozesse, vor allem der Abläufe zwischen Lager und Werkstatt, gelegt. Insgesamt war die Restrukturierung erfolgreich. Die von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft WIBERA vorgegebenen Kostensätze, nach denen der Busbereich als „durchschnittlich, gut geführt" bezeichnet werden kann, konnten dadurch bereits 2007 unterschritten werden. Verglichen mit dem Basisjahr 2004 konnten die Kosten für Wartung, Instandhaltung und Reparaturen der Busflotte um 0,7 Mio. €/Jahr gesenkt werden.

Auch die Reinigung der Fahrzeuge, die der Stadt- und Straßenbahnen ebenso wie die der Busse, wurde untersucht. Um die Fahrzeuginnenreinigung zu optimieren, wurden beispielsweise die Gepäckablage in den Stadtbahnwagen sowie die Kleinsttische ausgebaut. 37,5 Prozent der Wagen sind bereits 2007 umgebaut worden, die restlichen Fahrzeuge folgen. Ebenso werden bei Renovierungsmaßnahmen der Fahrzeuge die geriffelten Böden oder in einigen Fahrzeugen auch Teppichböden durch besser zu reinigende Oberflächen ersetzt. Außerdem wurden die Reinigungszyklen standardisiert und die Wagenreinigung auf Teamstrukturen umgestellt.

Ein weiteres Problem stellt der Spalt zwischen Heckführerstand und Heckscheibe der Niederflurwagen dar, der häufig zur Entsorgung von Müll genutzt wird. Um dieses zu vermeiden, wurde ein Programm zum Umbau der Fahrzeuge gestartet. 40 Prozent der Wagen, das sind 28 Stück, wurden 2007 umgebaut, die restlichen 42 werden im nächsten Jahr folgen.

An den Schienenfahrzeugen, das heißt den Stadt- und Straßenbahnwagen der VBK sowie der Schwestergesellschaft AVG, die ebenfalls in den VBK-Werkstätten gewartet und repariert werden, wurde intensiv gearbeitet. 2006 waren die ersten zehn sechsachsigen Stadtbahnwagen mit Videoschutzanlage ausgerüstet worden, um Vandalismus vorzubeugen und die Sicherheit der Fahrgäste zu verbessern. 2007 wurden weitere 35 Bahnen mit diesen Systemen ausgestattet. Dabei werden in den sechsachsigen Wagen acht, in den längeren achtachsigen zehn Kameras pro Fahrzeug installiert. Passiert nichts, werden die Aufnahmen im Ringspeicherverfahren gelöscht und durch neue überschrieben. Im Falle eines Vorkommnisses jedoch werden die Aufnahmen ausgelesen und mit ihrer Hilfe die Täter gesucht.

Auch für die Fahrerinnen und Fahrer wurden die Fahrzeuge weiter optimiert. In alle Niederflurfahrzeuge wurden in den Fahrerkabinen Fächer für die Aufbewahrung der Fahrerrucksäcke und -taschen eingebaut. Weitaus wichtiger jedoch war der Einbau neuer Fahrersitze mit Querdämpfung. Diese Sitze wurden in Abstimmung mit den Triebfahrzeugführern, der Berufsgenossenschaft, dem Betriebsrat und dem ärztlichen Dienst entwickelt und beschafft. Da sich das Sitzmodell in den Niederflurstraßenbahnen bestens bewährt hat, sollen die Sitze in den nächsten Jahren auch in weitere Fahrzeugtypen eingebaut werden.

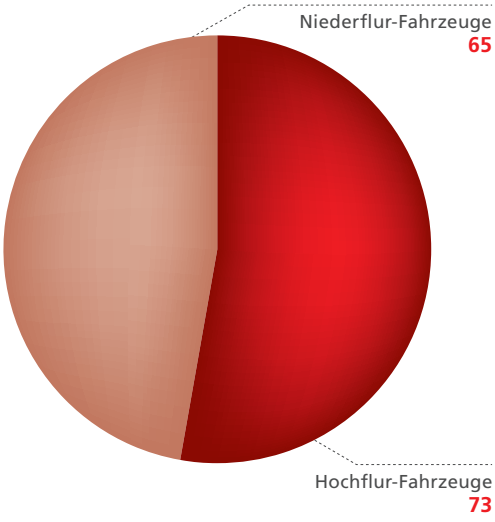
In den vergangenen Jahren hat die Lichttechnik große Fortschritte gemacht. Dieser Fortschritt soll auch in den Stadtbahnwagen und den Zweisystem-Stadtbahnwagen umgesetzt werden. Daher wurden die herkömmlichen Brems-, Schluss- und Spitzenleuchten durch wartungsarme und stromsparende LED-Leuchten ersetzt. Bereits 90 Prozent der Fahrzeuge wurden 2007 umgebaut, der kleine Rest folgt 2008.

Da das „Karlsruher Modell" immer noch im Wachsen begriffen ist und in den nächsten Jahren weitere Stadtbahnstrecken eröffnet werden sollen, die Fahrgastzahlen steigen und steigen und außerdem die Stadtbahnwagen der ersten Generation langsam aber sicher in die Jahre kommen, benötigen VBK und AVG neue Fahrzeuge. Die VBK und ihr Schwesterunternehmen AVG haben daher 2007 begonnen, die Ausschreibung einer neuen Generation Zweisystem-Stadtbahnwagen vorzubereiten. Die ersten Fahrzeuge des neuen Typs sollen 2010 an die Verkehrsunternehmen ausgeliefert und nach der Inbetriebnahme durch die VBK-Werkstätten von VBK und AVG eingesetzt werden.

Am 27. Dezember 2007 brannten in der Abstellhalle in Ittersbach vier Stadtbahnwagen, zwei sechsachsige und zwei achtachsige, aus. Drei Fahrzeuge, zwei Sechs- und ein Achtachser, werden repariert und im Lauf des Jahres 2008 wieder in den Liniendienst zurückkehren. Ein Fahrzeug jedoch wurde so schwer zerstört, dass eine Reparatur nicht mehr möglich ist.

Fast dreißig Jahre haben die 1978 errichteten Gebäude des Betriebshofs West in die Jahre kommen lassen. Eine Renovierung stellte sich als unvermeidbar heraus. Im Jahr 2007 wurde zunächst das Dach der Werkstatthallen saniert, wobei anschließend auf dem reparierten Dach gemeinsam mit den Stadtwerken Karlsruhe insgesamt drei Solaranlagen installiert wurden. Zwei der drei Anlagen, die zusammen bis zu 140.000 Kilowattstunden pro Jahr – das entspricht dem Verbrauch von etwa 50 Haushalten – produzieren können, gehören dem „Solarpark I", die dritte Anlage haben die Verkehrsbetriebe gekauft. Da die Sheddächer des Betriebshofs exakt nach Süden ausgerichtet und optimal geneigt sind, erzielt die neue Anlage einen hohen Wirkungsgrad. 2008 wird die Renovierung mit der Sanierung der sanitären Anlagen und des Eingangsbereichs fortgesetzt werden.

Anzahl Niederflur-Fahrzeuge Straßen- und Stadtbahnen



Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl bei den VBK veränderte sich im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig und lag am 31. Dezember 2007 bei 1.055 Mitarbeitern. Darüber hinaus beschäftigen die VBK 33 Aushilfen sowie 36 Auszubildende. Dauerhaft beurlaubt waren 21 Mitarbeiter. 45 Mitarbeiter der VBK arbeiteten Teilzeit, ihre durchschnittliche Arbeitszeit variierte zwischen 12 und 35 Stunden pro Woche.

Die Möglichkeit, mittels Altersteilzeit vorzeitig in Ruhestand zu gehen, erfreute sich auch 2007 großer Beliebtheit. Bis zum Stichtag, dem 31. Dezember 2007, haben insgesamt 109 Mitarbeiter einen Antrag auf Altersteilzeit gestellt, von denen sich bereits 27 Mitarbeiter in der Freistellungsphase befinden. In der Arbeitsphase der Altersteilzeit befanden sich 38 Beschäftigte, bei weiteren 44 beginnt die Altersteilzeit erst zu einem späteren Zeitpunkt. Sowohl die durchschnittliche Beschäftigungsdauer als auch das Durchschnittsalter der Mitarbeiter sind 2007 weiter gestiegen, auf 14,51 Jahre bzw. 43,37 Jahre. 17 Mitarbeiter wurden für eine 25-jährige und acht Mitarbeiter für eine 40-jährige Dienstzeit geehrt.

Die VBK sind sich ihrer sozialen Verantwortung bewusst und bilden deswegen seit Jahren über dem betrieblichen Bedarf aus. 2007 wurde die Zahl der Ausbildungsplätze weiter auf jetzt 36 in fünf Ausbildungsberufen erhöht. Im einzelnen sind dieses 13 Feinwerkmechaniker, 10 Elektroniker der Fachrichtung Energie- und Gebäudetechnik, neun Kfz-Mechatroniker, drei Industriekaufleute und ein Fahrzeuglackierer.

Mehr als in den Vorjahren wollen die VBK wegen mittelfristig entstehenden Bedarfs auch in weiteren Ausbildungsberufen ausbilden. Den Anfang machte 2007 die Einstellung eines Auszubildenden zum Fahrzeuglackierer, in den kommenden Jahren sollen weitere Ausbildungsberufe hinzukommen.

Neun Auszubildende haben 2007 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen, von denen acht gemäß der tarifvertraglichen Vereinbarung zunächst befristet übernommen wurden.

Der Anteil technischer Berufe, die traditionell eher von wenigen Frauen ergriffen werden, ist bei den VBK sehr groß. Gerade deshalb wollen die VBK den Frauenanteil an der Belegschaft weiter steigern und Frauen ermutigen, sich solchen Berufen zuzuwenden. 2007 hat sich der Frauenanteil jedoch leicht auf 12,9 Prozent vermindert.

Um diese Entwicklung langfristig umzukehren, nahmen die VBK auch 2007 wieder an der Veranstaltung „Girls' Day" teil und boten interessierten Mädchen interessante Einblicke vor allem in den Arbeitsablauf der Werkstätten und der Leitstelle.

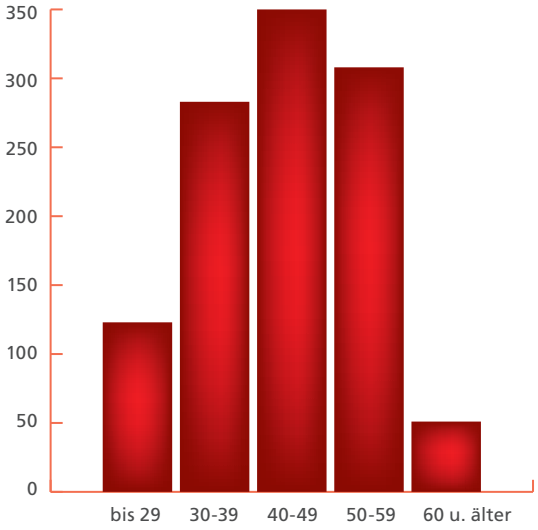
Zum 1. Januar 2007 wurde bei der VBK GmbH der Bezirkstarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe Baden-Württemberg (BzTV-N BW) erfolgreich eingeführt. Die Umstellung auf den neuen Vertrag verlief erfolgreich und ohne Probleme, so dass alle Beschäftigten rechtzeitig ihr Entgelt erhielten.

Der neue Tarifvertrag ist leistungsorientierter als sein Vorgänger. Bisher starre Zulagensysteme werden durch leistungsorientierte Entgeltsysteme ersetzt. Die Entgeltstufen hängen zukünftig von der Betriebszugehörigkeitsdauer und nicht mehr vom Alter des Mitarbeiters ab. Komponenten wie Zuschläge aufgrund von Heirat oder Kindern sind im neuen Tarifvertrag nicht mehr vorgesehen. Auch die bisherige tarifliche Unterscheidung zwischen Arbeitern und Angestellten wird nicht mehr vorgenommen. Für Mitarbeiter, die vor dem 1. Januar 2007 noch nach den Bedingungen des alten Tarifvertrags eingestellt wurden, gibt es langfristige Übergangsregelungen.

Die allgemeinen tariflichen Übergangsbestimmungen sahen 2007 für die Beschäftigten der VBK keine linearen Entgelterhöhungen, sondern ausschließlich Einmalzahlungen vor. Diese betrugen zwischen 450 und 600 €. Für die Beschäftigen im Beamtenverhältnis waren 2007 ebenfalls keine linearen Besoldungserhöhungen vorgesehen, sie erhielten eine Einmalzahlung in Höhe von 200 €.

Im Rahmen des Strategieprogramms der VBK wurde auch die Bedeutung der Personalentwicklung, ein Teilbereich des Personalwesens, deutlich. Deswegen wurde zu Jahresbeginn eine Stelle innerhalb der Personalabteilung geschaffen, die sich ausschließlich diesem, gerade zu Zeiten des demografischen Wandels eminent wichtigen Thema widmet. So soll langfristig der Bedarf an qualifiziertem Personal aus eigener Kraft gedeckt werden. Mittel sind dabei

Altersstruktur VBK (ohne Azubis u. dauerhaft beurlaubte Mitarbeiter)



unter anderem Förderung und Steigerung der Qualifikationen der Mitarbeiter, um heutige und zukünftige Unternehmensaufgaben bestmöglich zu erfüllen. Ein weiteres Ziel der Personalentwicklung ist es, die Verantwortungsbereitschaft, die Motivation und die Arbeitszufriedenheit aller Beschäftigten zu erhöhen.

Darüber hinaus soll die Personalentwicklung den Umstellungsprozess auf eine einheitliche Führungskultur bei den VBK begleiten und dazu effiziente Instrumente zur Verfügung stellen. So wird beispielsweise das regelmäßige Mitarbeitergespräch unternehmensspezifisch konzipiert und standardisiert werden.

Jahresabschluss

Kurzübersicht Bilanz 41

Bilanz 42

GuV 43

Anhang 44

Anlagennachweis 48

Abschlussvermerk 50

Bericht des Aufsichtsrats 51

Kurzübersicht Bilanz

	2007 in Mio. €	2006 in Mio. €
Bilanzsumme	266,5	264,0
Anlagevermögen	211,0	213,5
Vorräte	19,8	18,2
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	35,5	32,1
Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter	0,3	0,2
aktive Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,03
Eigenkapital	138,9	138,9
Rückstellungen	47,4	37,6
Verbindlichkeiten	75,8	83,4
passive Rechnungsabgrenzungsposten	2,4	4,2
Aufwand	118,5	116,8
Ertrag	118,5	116,8
Jahresverlust/-gewinn	0,0	0,0

VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

Bilanz

zum 31.12.2007

AKTIVSEITE	€	31.12.2007 €	31.12.2006 €
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	310.384,00		384.234,00
II. Sachanlagen	210.339.141,15		212.741.617,44
III. Finanzanlagen	307.481,79		334.418,43
		210.957.006,94	**213.460.269,87**
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	19.825.926,39		18.171.748,66
2. Waren	10.637,65		11.267,02
		19.836.564,04	**18.183.015,68**
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.664.397,33		1.577.735,26
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.703.892,37		3.332.694,46
3. Forderungen gegen die Stadt Karlsruhe	150.618,77		125.596,67
4. Forderungen gegen Gesellschafter	21.527.148,67		24.397.098,30
5. Sonstige Vermögensgegenstände	6.412.114,61		2.691.813,28
		35.458.171,75	**32.124.937,97**
III. Schecks, Kassenbestand, Guthaben beim Gesellschafter, Guthaben bei Kreditinstituten	275.098,05		233.484,97
		275.098,05	**233.484,97**
		55.569.833,84	**50.541.438,62**
C. Rechnungsabgrenzungsposten		**0,00**	**25.022,85**
		266.526.840,78	**264.026.731,34**

PASSIVSEITE	€	31.12.2007 €	31.12.2006 €
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	100.000.000,00		100.000.000,00
II. Kapitalrücklage	38.864.426,17		38.864.426,17
		138.864.426,17	**138.864.426,17**
B. Sonderposten	2.000.000,00		0,00
		2.000.000,00	**0,00**
C. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen	9.755.735,00		9.678.682,00
2. Sonstige Rückstellungen	37.633.896,51		27.955.931,82
		47.389.631,51	**37.634.613,82**
D. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	35.313.028,81		37.206.157,76
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.402.140,77		3.065.739,86
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.428.071,06		1.793.049,75
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	30.991.178,46		40.137.358,71
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	252.225,79		1.164,75
6. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern 372.078,77 € (Vorjahr 356.187,86 €) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 1.489,01 € (Vorjahr 10.642,65 €)	446.215,39		1.169.743,57
		75.832.860,28	**83.373.214,40**
E. Rechnungsabgrenzungsposten		**2.439.922,82**	**4.154.476,95**
		266.526.840,78	**264.026.731,34**

VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr 2007

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	€	01.01.-31.12.2007 €	01.01.-31.12.2006 €
1. Umsatzerlöse	85.918.706,60		78.069.135,44
2. Erhöhung/Verminderung des Bestandes an selbsterzeugten Ersatzteilen	155.270,16		39.984,40
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	770.480,94		837.071,40
4. Sonstige betriebliche Erträge	9.939.807,94		11.902.586,47
		96.784.265,64	**90.848.777,71**
5. Materialaufwand			
a. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	15.383.424,79		15.987.848,76
b. Aufwendungen für bezogene Leistungen	25.578.061,14		15.952.239,10
		40.961.485,93	**31.940.087,86**
6. Personalaufwand			
a. Löhne und Gehälter	39.329.063,09		41.118.139,99
b. soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung davon Altersversorgung 3.624.918,14 € (Vorjahr 3.816.871,57 €)	11.858.625,00		16.641.960,25
		51.187.688,09	**57.760.100,24**
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		**14.961.065,83**	**15.429.979,05**
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		**7.896.738,56**	**8.060.163,88**
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		**12.176,15**	**327.156,18**
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		**472.485,39**	**1.924.908,36**
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		**3.452.325,72**	**3.603.765,88**
12. Ergebnis der gewöhnl. Geschäftstätigkeit		**-21.190.376,95**	**-23.693.254,66**
13. Sonstige Steuern		**73.605,73**	**85.213,75**
14. Erträge aus Verlustübernahme		**21.263.982,68**	**23.778.468,41**
15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		**0,00**	**0,00**

Anhang

Erläuterungen zu den Positionen von Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung bezüglich Ausweis, Bilanzierung und Bewertung Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches §§ 242 ff. und § 264 ff. sowie nach den einschlägigen Vorschriften des GmbHG aufgestellt.

Für die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

Die Darstellung der Bilanz und der GuV basieren auf dem Gemeinschaftskontenrahmen für Versorgungs- und Verkehrsunternehmen. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 13. Juli 1988 wurde beachtet.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten bewertet worden, wobei auf die eigenen Leistungen auch Lohn- und Materialgemeinkostenzuschläge berechnet wurden.

Bei den gewährten Investitionszuschüssen wird von dem Wahlrecht Gebrauch gemacht, diese erfolgsneutral von den Anschaffungskosten zu kürzen.

Nach § 253 Abs. 2 HGB anfallende Abschreibungen wurden für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie für neubeschaffte Omnibusse unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer gemäß § 7 Abs. 2 EStG degressiv vorgenommen. Alle anderen Anlagegüter wurden linear abgeschrieben.

Geringwertige Wirtschaftsgüter wurden voll abgeschrieben.

Bei den sonstigen Ausleihungen sind die niederverzinslichen Arbeitgeberdarlehen zum Barwert bilanziert.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen angesetzt.

Für den Bestand der Handlager in den Werkstätten wurde ein Festwert von 115 T€ beibehalten.

Selbsterstellte Ersatzteile wurden zu Herstellungskosten inklusive der Einzelkosten und eines angemessenen Anteils an den Gemeinkosten bewertet. Die Bestandsänderungen beziehen sich auf Baugruppen, die für Reparaturen verwendet werden.

Forderungen, liquide Mittel und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert unter Berücksichtigung des erkennbaren Ausfallrisikos bewertet.

Die Pensionsrückstellungen für laufende Pensionsanwartschaften sind nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 5,5 Prozent (Vorjahr 5,5 Prozent) mit dem Teilwert bewertet.

Bei den sonstigen Rückstellungen, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung bemessen wurden, sind alle erkennbaren Risiken berücksichtigt.

Die Verbindlichkeiten wurden mit der aktuellen Rückzahlungssumme bewertet.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten ist zum Nennwert bewertet.

Angaben zu Positionen der Bilanz

Die Entwicklung des Anlagevermögens wird in der Anlage 1 zum Anhang dargestellt.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält anteilige Einnahmen aus Zeitkarten.

Der Sonderposten mit Rücklageanteil in Höhe von 2.000 T€ wurde für die Ersatzbeschaffung eines Stadtbahnwagens als Folge eines Brandschadens gemäß § 6 EstG, EstR R 6.6 gebildet. Er resultiert aus einer Forderung an die zuständige Versicherung.

Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Das gezeichnete Kapital entspricht dem Stammkapital der GmbH. Alleinige Gesellschafterin ist die KVVH – Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH, Firmensitz Karlsruhe, mit der ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (Organschaftsvertrag) besteht. Das Eigenkapital ist vom Gesellschafter voll erbracht.

Die sonstigen Rückstellungen bestehen im Wesentlichen aus folgenden Positionen:

Für an 20 älteren Niederflurstraßenbahnen durchzuführende Arbeiten wegen neuer Sicherheitsnormen wurde eine Rückstellung (§ 249 Abs. 2 HGB) in Höhe von 5.100 T€ gebildet.

Für die gemäß BOStrab durchzuführenden Hauptuntersuchungen der Schienenfahrzeuge besteht eine Rückstellung (§ 249 Abs. 2 HGB) in Höhe von 3.501 T€ (Vorjahr 2.919 T€).

Für Personalaufwand wie Urlaub, Jubiläen, Beihilfen und Altersteilzeit bestehen Rückstellungen in Höhe von 14.466 T€ (Vorjahr 14.137 T€).

In Höhe von 3.263 T€ (Vorjahr 1.098 T€) wurden Rückstellungen für empfangene Lieferungen und Leistungen gebildet, für die zum Stichtag noch keine Rechnungen vorlagen.

Die aus dem Jahr 2006 übertragene Rückstellung für zu erwartende Verluste aus laufenden Geschäften (Jahreskarten) wurde verbraucht. Für das Jahr 2007 wurde sie in Höhe von 3.633 T€ erneut gebildet.

Für Zinszahlungen für zu früh abgerufene GVFG-Mittel besteht eine Rückstellung in Höhe von 49 T€ (Vorjahr 44 T€).

Für unterlassene Instandhaltungen, die innerhalb des nächsten Geschäftsjahres nachgeholt werden, wurde die Rückstellung um 52 T€ auf 483 T€ vermindert.

Für Fahrgeldeinnahmen, die für Dritte vereinnahmt wurden, besteht eine Rückstellung in Höhe von 6.895 T€ (Vorjahr von 5.159 T€).

Für die aufgrund gesetzlicher Aufbewahrungspflichten entstehenden Kosten wurde eine Rückstellung in Höhe von 155 T€ beibehalten.

Aus abzuführender Lohnsteuer für den Abrechnungszeitraum Dezember 2007 bestehen Verbindlichkeiten in Höhe von 372 T€, die in oben stehender Tabelle in der Position sonstige Verbindlichkeiten enthalten sind.

Angaben zu Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 3.260 T€ enthalten. Diese resultieren aus nachträglich bezahlten Ausgleichszahlungen nach dem PBefG in Höhe von 2.434 T€ sowie 826 T€ nach SGB IX. Dabei handelt es sich um jährlich wiederkehrende Nachzahlungen, deren Höhe erst nach Erteilung des Bescheides bekannt ist.

Weiterhin sind in den sonstigen Erträgen 733 T€ nachträglich erhaltene Erstattungen für Fremdleistungen aus Vorjahren enthalten. Darüber hinaus sind nachträglich erhaltene Vertriebskostenerstattungen in Höhe von 561 T€ enthalten, denen aber Nachbelastungen in Höhe von 593 T€ gegenüberstehen. Auch bei diesen handelt es sich um jährlich wiederkehrende Zahlungen, deren genaue Höhe erst später bekannt ist.

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 576 T€.

Angaben zum Jahresergebnis Das Geschäftsjahr 2007 schließen die VBK mit einem Ergebnis von 0,00 € ab.

Der Abschluss der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH wird in den Abschluss der KVVH – Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs-, und Hafen GmbH (Konzernabschluss) einbezogen.

Der Konzernabschluss wird in elektronischer Form im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Für die Verbindlichkeiten bestehen folgende Restlaufzeiten:

	31.12.2007				31.12.2006	
RESTLAUFZEITEN VERBINDLICHKEITEN:	**Gesamt**	**davon mit einer Restlaufzeit**			**Gesamt**	**davon mit einer Restlaufzeit**
		bis 1 Jahr	**von 1 bis 5 Jahre**	**über 5 Jahre**		**bis 1 Jahr**
	T€	**T€**	**T€**	**T€**	**T€**	**T€**
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	35.313	6.072	13.279	15.962	37.206	1.968
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.402	5.402	–	–	3.066	3.066
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.428	3.428	–	–	1.793	1.793
Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Karlsruhe	30.991	7.713	12.578	10.700	40.137	27.560
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	252	252	–	–	1	1
sonstige Verbindlichkeiten	446	446	–	–	1.170	1.170
Gesamtbetrag	75.832	23.313	25.857	26.662	83.373	35.558

Sonstige Angaben Während des Jahres 2007 waren bei den VBK durchschnittlich 1.064 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 30 Beamte und 1.034 nicht beamtet. Hinzu kamen durchschnittlich 31 Auszubildende und 30 Aushilfskräfte. Weitere 20 Mitarbeiter waren dauerhaft beurlaubt. Außerdem befanden sich 27 Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit.

Angaben zu den Organen der Gesellschaft sind in Anlage 2 zum Anhang aufgeführt.

Bezüglich der Veröffentlichung der Aufwendungen für die Geschäftsführung wird die Befreiung gemäß § 286 Abs. 4 HGB in Anspruch genommen.

Für Altersbezüge früherer Organe wurden 119 T€ aufgewendet.

Für frühere Organe besteht eine Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 1.423 T€.

Zum Zwecke der Altersversorgung für einen Teil der Mitarbeiter sind die VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH Mitglied des Kommunalen Versorgungsverbands Baden-Württemberg – Zusatzversorgungskasse – (ZVK). Die mittelbare Versorgungszusage, welche die VBK aufgrund der Verpflichtung gegenüber ihren Mitarbeitern gegeben hat, ist entsprechend der Satzung der ZVK ausgestaltet. Nach Auffassung des Hauptfachausschusses (HFA) des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) sind subsidiäre Versorgungsverpflichtungen gegenüber den Versicherten und deren Hinterbliebenen sowohl im Falle bereits laufender Rentenzahlungen durch die Versorgungskasse als auch bei Versorgungszusagen seitens der Gesellschaft als öffentlichem Arbeitgeber zu bewerten. Die betriebliche Altersversorgung wird von der Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungsverbandes Baden-Württemberg nach Maßgabe des Tarifvertrages über die betriebliche Altersversorgung der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes – Altersvorsorge-TV-Kommunal- (ATV-K), durchgeführt. Der Umlagesatz betrug 2007 7,35 Prozent. In 2007 waren für die Zusatzversorgungskasse 35.475 T€ umlagepflichtig.

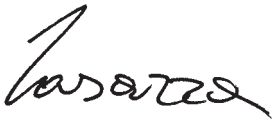
Die Aufwendungen der VBK GmbH für den Aufsichtsrat beliefen sich auf 22 T€.

Für 2008 sind im laufenden Wirtschaftsplan Investitionen in Höhe von 32,3 Mio. € vom Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung genehmigt. Für diese Investitionen werden Zuschüsse in Höhe von 15,5 Mio. € erwartet. Hinzu kommen übertragene Mittel aus den Vorjahren.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 24.953 T€.

Aus dem Konzessionsvertrag resultieren jährliche Verpflichtungen in Höhe von 539 T€.

Karlsruhe, 05. März 2008



Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer

VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Anlagennachweis für das Geschäftsjahr 2007

POSTEN DES ANLAGEVERMÖGENS	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				
	Anfangsstand 01.01.2007	Zugang	Abgang	Umbuchungen	Endstand 31.12.2007
		(+)	(-)	(+/-)	
	€	€	€	€	€
1	2	3	4	5	6
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen und anlagenähnliche Rechte	3.350.446,38	111.913,85	31.797,75	0,00	3.430.562,48
Sachanlagen					
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	64.627.199,79	169.309,58	0,00	0,00	64.796.509,37
Bauten auf fremden Grundstücken	4.418.975,27	149.264,43	0,00	0,00	4.568.239,70
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	232.334.326,39	4.366.633,84	811.079,00	269.671,99	236.159.553,22
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	240.240.701,70	2.301.076,45	12.483.543,62	0,00	230.058.234,53
Maschinen und maschinelle Anlagen	7.242.444,62	378,24	0,00	0,00	7.242.822,86
Betriebs- und Geschäftsausstattung	32.643.943,36	1.256.078,46	185.667,05	79.058,82	33.793.413,59
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	11.828.014,30	20.924.630,10	830.899,33	-348.730,81	31.573.014,26
	593.335.605,43	29.167.371,10	14.311.189,00	0,00	608.191.787,53
Finanzanlagen					
Ausleihungen	400.511,76	0,00	32.197,74	0,00	368.314,02
	597.086.563,57	**29.279.284,95**	**14.375.184,49**	**0,00**	**611.990.664,03**

(K) Zuschüsse (Z) Zuschreibungen

ABSCHREIBUNGEN					RESTBUCHWERTE	
Anfangsstand 01.01.2007	Abschreibungen im Geschäftsjahr	angesammelte Abschreibungen auf die in Spalte 4 ausgewiesenen Abgänge	Umbuchungen	Endstand 31.12.2007	am Ende des Geschäftsjahres	am Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres
		(-)	(+/-)			
€	€	€	€	€	€	€
7	8	9	10	11	12	13
	(K) 0,00					
2.966.212,38	185.763,85	31.797,75	0,00	3.120.178,48	310.384,00	384.234,00
	(K) 0,00					
34.316.838,84	1.008.386,00	0,00	0,00	35.325.224,84	29.471.284,53	30.310.360,95
	(K) 150.000,00					
2.804.445,27	102.745,43	0,00	0,00	3.057.190,70	1.511.049,00	1.614.530,00
	10.230.000,00	120.904,80	0,00			
154.777.925,39	4.502.647,77	511.788,14	0,00	168.877.880,22	67.281.673,00	77.556.401,00
	(K) 0,00	5.910.365,94	0,00			
154.450.840,86	7.436.861,45	1.289.031,68	0,00	154.688.304,69	75.369.929,84	85.789.860,84
	(K) 0,00					
6.514.574,62	67.954,24	0,00	0,00	6.582.528,86	660.294,00	727.870,00
	(K) 120.000,00					
26.775.623,36	1.656.707,09	184.553,03	0,00	28.367.777,42	5.425.636,17	5.868.320,00
	(K) 0,00	0,00				
953.739,65	0,00	0,00	0,00	953.739,65	30.619.274,61	10.874.274,65
	0,00					
	(K) 10.500.000,00					
380.593.987,99	14.775.301,98	8.016.643,59	0,00	397.852.646,38	210.339.141,15	212.741.617,44
66.093,33	(Z) -5.261,10	0,00	0,00	60.832,23	307.481,79	334.418,43
	(K) 10.500.000,00					
	(Z) -5.261,10					
383.626.293,70	14.961.065,83	**8.048.441,34**	**0,00**	**401.033.657,09**	**210.957.006,94**	**213.460.269,87**
	(25.455.804,73) inkl. Finanzanlagen					

Bestätigungsvermerk

Zu dem Jahresabschluss und dem Lagebericht haben wir folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„An die VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, Karlsruhe, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember 2007 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

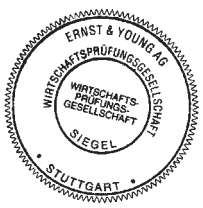
Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Stuttgart, 07. März 2008

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

gez. Appel
Wirtschaftsprüfer



gez. Schulenburg
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat ist vom Geschäftsführer über die Entwicklung des Unternehmens laufend unterrichtet worden.

Die Buchführung, der Jahresabschluss sowie der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2007 sind von der zum Abschlussprüfer gewählten Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Standort Stuttgart, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Die Prüfung hat keinen Anlass zu Beanstandungen gegeben.

Der Aufsichtsrat billigt den Bericht des Geschäftsführers und den Jahresabschluss.

Das Jahresergebnis wurde gemäß Organschaftsvertrag an den Gesellschafter abgeführt.

Für die im Geschäftsjahr 2007 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dank und Anerkennung aus.

Karlsruhe, im Juni 2008

Der Aufsichtsrat

Margret Mergen
Vorsitzende

VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH
Tullastraße 71 · 76131 Karlsruhe · Telefon 0721/6107-0 · Telefax 0721/6107-5009
E-Mail: info@vbk.karlsruhe.de · www.vbk.info